

# Douglas Dauntless

Falto de potencia, vulnerable, de escasa autonomía y agotador en vuelos de largo alcance, el Douglas Dauntless demostró a sus críticos la falsedad de tales aseveraciones, hundiendo más toneladas de buques japoneses que cualquier otro avión aliado y jugando un papel decisivo en las batallas de Midway, mar del Coral y las Salomón.

El bombardero en picado Douglas SBD Dauntless cambió el curso de la guerra en la batalla de Midway, el 4 de junio de 1942. Pero para los hombres que los tripulaban la grandeza de su éxito pudo no resultarles evidente: sus aviones tenían una baja relación peso a potencia, que les concedía una velocidad de trepada muy lenta y una maniobrabilidad escasa; su sistema de puntería no funcionaba correctamente y en ocasiones sus bombas de 227 kg suspendidas bajo el fuselaje caían ineficazmente en el mar. Lanzados desde los portaviones del almirante Chester Nimitz en busca de los del también almirante Isoroku Yamamoto, estaban cortos de combustible y en los límites de su alcance y autonomía cuando sorprendieron a la flota enemiga y la atacaron. El capitán de corbeta C. Wade McClusky, el capitán de fragata Max Leslie y los restantes aviadores de los Dauntless de los escuadrones VS-5 y VB-3 del USS *Yorktown*, VS-6 y VB-6 del USS *Enterprise* y el VS-8 y VB-8 del USS *Hornet* perdieron 40 de sus 128 bombarderos en picado al lanzarse desde el sol del atardecer para bombardear al *Kaga*, el *Agagi*, el *Hiryu* y el *Soryu*, pero consiguieron enviar al fondo a los cuatro portaviones japoneses invirtiendo el rumbo de la campaña del Pacífico. Muy pocos aviones pueden reclamar para sí un hecho histórico tan decisivo.

El Dauntless debe su origen al bombardero en picado de ala baja, biplaza en tandem, Northrop BT-1 de 1938 y al soberbio trabajo de diseño de Jack Northrop y del brillante Edward H. Heinemann. Cuando la factoría de El Segundo, California, pasó a ser una división de Douglas Aircraft, a la partida de Jack Northrop en enero de 1938, comenzó la evaluación de un desarrollo del BT-1

conocido como XBT-2 y que al parecer sólo le aventajaba en aspectos marginales. El equipo de diseño de Heinemann modificó completamente el único XBT-2 (BuAer 0627), propulsándole con el motor Wright XR-1830-32 de 1 000 hp (que se convertiría posteriormente en el mundialmente famoso Cyclone) mediante una hélice tripala. Tras una serie intensa de pruebas en el túnel de viento, la cola del avión fue rediseñada y el XBT-2 fue redesignado XSBD-1. Aceptado por la US Navy en febrero de 1939, mientras se trabajaba en paralelo en el Curtiss SB2C Helldiver, el SBD se convirtió en el estándar contra el que los restantes bombarderos embarcados debían ser comparados.

El 8 de abril de 1939, Douglas recibió un pedido por 57 aviones SBD-1 y 87 SBD-2. El SBD-1, con la deriva definitiva, estaba armado con dos ametralladoras de tiro frontal de 7.62 mm sobre el capó motor y una única del mismo tipo y calibre para el operador de radio/artillero que se sentaba espalda con espalda tras el piloto. Al mostrarse ligeramente insatisfactorio para operaciones desde portaviones, el SBD-1 fue destinado al US Marine Corps y entregado entre abril de 1939 y junio de 1940. El SBD-2, que se diferenciaba por llevar depósitos de combustible autosellantes y dos depósitos adicionales de 246 litros en las secciones finales de los planos, fue encuadrado en las unidades de la US Navy entre noviembre de 1940 y mayo de 1941.

La caída de Francia, representada por una cortina de Stukas en picado, impresionó a las autoridades estadounidenses y enfatizó la valía del bombardero en picado (aún a pesar de que el Comité Truman del Congreso recomendó en 1941 no adquirir tales avio-

Un SBD-3 Dauntless del «Scouting Six», VS-6, embarcado en el portaviones USS *Enterprise* (CV-6) en marzo de 1942. Pocos meses después, estos bombarderos en picado hundieron cuatro portaviones japoneses durante la batalla de Midway y cambiaron el curso de la guerra en el Pacífico.



Un SBD Dauntless, BuAer 36897 (NZ5049), apodado «Winni-Pu-III» y perteneciente a uno de los lotes entregados al 25.º Squadron de la Royal New Zealand Air Force. Cuando entraron en servicio en Bougainville a principios de 1944, ya no podían ser considerados como aviones de primera línea.

nes) y produciendo un nuevo pedido por 174 Dauntless en la variante SBD-3, que disponía de una segunda ametralladora de 7.62 mm para el tripulante trasero, blindaje y sistema eléctrico mejorado y depósitos de combustibles autosellantes del tipo «veji-ga». Sus características eran las siguientes: tenía una velocidad máxima de 400 km/h en vuelo horizontal que se elevaba a 440 km/h en picado, con un alcance de 1 971 km con carga ofensiva o 2 205 km sin ella y un techo de servicio de 8 260 m.

Los primeros Dauntless en recibir el bautismo de fuego fueron los destruidos en tierra durante el ataque, el 7 de diciembre de 1941, a la base aeronaval de Pearl Harbor. Durante la batalla del mar del Coral el 7 de mayo de 1942, el aire se llenó de emocionadas transmisiones de radio y los ansiosos tripulantes del USS *Lexington* y *Yorktown* no podían adivinar el desarrollo del combate hasta que una clara voz gritó desde los altavoces: «¡Aplasté un techo plano! Dixon a portaviones ¡Aplasté un techo plano!» El capitán de corbeta Robert E. Dixon, jefe del VB-2 informaba del hundimiento del portaviones japonés *Shoho* que se fue a pique con 545 de sus tripulantes tras una batalla de 30 minutos que sólo costó tres aviones a sus opositores, un triunfo para los Dauntless que sólo superaría el resultado de la batalla de Midway, disputada pocas semanas más tarde.

## Grupo aéreo embarcado

Un grupo aéreo embarcado sobre un típico portaviones de la US Navy durante la II Guerra Mundial comprendía normalmente dos escuadrones de cazas (Grumman F4F Wildcat o posteriormente F6F Hellcat), uno de bombarderos-torpederos (Douglas TBD Devastator y más tarde Grumman TBF Avenger) y dos escuadrones de



Uno de los SBD-5 o Dauntless Mk I (JS997) de la Royal Navy fotografiado en el RAE de Farnborough en octubre de 1944, cuando se efectuaban cuidadosos vuelos de pruebas comparativas con el Curtiss Helldiver y el Vultee Vengeance. No se sabe por qué tales pruebas se realizaron en fecha tan tardía, pero los pilotos británicos no quedaron satisfechos con sus prestaciones.

Dauntless, uno en misiones de bombardeo y otro para misiones de descubierta, que eran designados respectivamente VB y VS. La misión de descubierta había sido concebida antes de que los portaviones americanos dispusieran de equipos de radar, instrumento del que disfrutaron desde el principio del conflicto, mientras que los japoneses no llegaron a utilizarlos. En la práctica, existía muy poca diferencia entre ambos cometidos y los pilotos de las unidades VS estaban entrenados y preparados para ejecutar bombardeos en picado igual que sus colegas de los escuadrones VB.

El siguiente modelo del Dauntless fue el SBD-4, entregado entre octubre de 1942 y abril de 1943. El SBD-4 llevaba ayudas de radio-navegación mejoradas, bomba eléctrica de combustible y una hélice mejorada Hamilton Standard Hydromatic de velocidad constante y paso variable. Se construyeron un total de 780 antes de que la producción en El Segundo cambiase al SBD-5, propulsado por un motor R-1820-60 que desarrollaba 1 200 hp; entre febrero de 1943 y abril de 1944 se construyeron 2 965 ejemplares de esta variante y uno de ellos se convirtió en el XSBD-6 mediante la instalación de un motor Wright R-1820-66 de 1 350 hp, el último Cyclone. Del SBD-6 se fabricaron unos 450.

Avanzada la guerra, el Dauntless fue sustituido en las misiones de bombardeo en picado por el más avanzado Curtiss SB2C Helldiver, a pesar de que este problemático avión nunca gozó de la popularidad del Douglas. El Dauntless fue relevado a las menos espectaculares misiones de patrulla antisubmarina y apoyo aéreo cercano. El SBD sirvió también con casi 20 escuadrones del US Marine



Una formación escalonada de Douglas SBD-5 del VMS-3 del US Marine Corps en vuelo sobre el Atlántico. El esquema mimético en gris azulado oscuro y blanco fue adoptado para operaciones en el teatro del Atlántico a principios de 1944.



El segundo Dauntless SBD-1 del lote inicial de producción (BuAer 1597) luciendo las discretas marcas del US Marine Corps previas a la entrada en la II Guerra Mundial. El código «2-MB-1» indica que el avión pertenece a la 2.ª Ala de Infantería de Marina, con base en Quantico, Virginia, a mediados de 1940.



Uno de los primeros ejemplares de serie del Douglas SBD-3 con un acabado en gris claro sobre todas sus superficies. Apodado irónicamente «Speedy Three» (el rápido tres), el Dauntless constituyó la punta de lanza de las fuerzas aeronavales estadounidenses en el Pacífico hasta 1942.



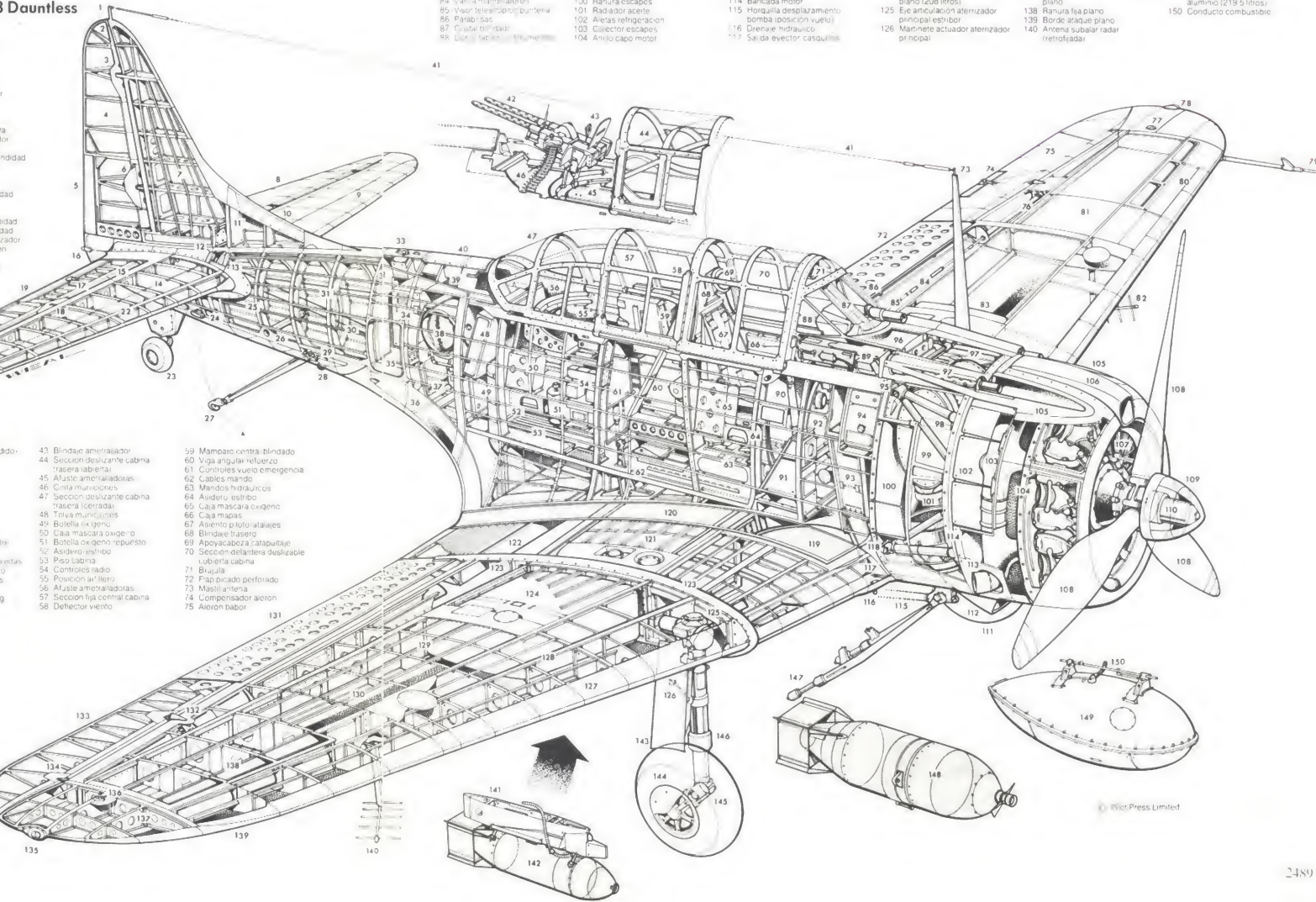
Gran Bretaña recibió nueve aviones SBD-5 y los bautizó Dauntless DB.Mk I. Una máquina que había sido excelente en 1940 fue considerada por los pilotos británicos que la evaluaron en 1944 como falta de potencia y lenta. Los aviadores de la RAF encontraron también al Dauntless fatigante y ruidoso. Tampoco hubo acuerdo acerca de su vulnerabilidad: los resultados del Pacífico indicaban que podía resistir a los cazas, pero los pilotos británicos parecieron persuadidos de lo contrario. De todas formas las máquinas fueron evaluadas intensamente pero en fecha muy tardía como para tener posibilidades.

Un puñado de A-24B fueron a parar en la posguerra a manos de la Fuerza Aérea Mexicana que fue aparentemente el último usuario del tipo, utilizado en sus filas hasta 1959. Hoy día se conserva un ejemplar restaurado en el museo del US Marine Corps en Quantico, Virginia, y el único en estado de vuelo es otro ejemplar perteneciente a la Confederate Air Force de Harlingen, Texas.

Algunos Douglas A-24 excedentes de la USAAF fueron utilizados por la Fuerza Aérea Mexicana hasta 1959. En la fotografía un A-24B con la matrícula civil de México que recibió en 1957.



- 27 Gancho/aportaje extendido
- 28 Anillo anclaje
- 29 Eje gancho/aportaje
- 30 Cables mánido
- 31 Estructura fuselaje
- 32 Mamparo
- 33 Luz/navegación
- 34 Compartimiento radio
- 35 Climp/puerta acceso  
sin compartimiento radio
- 36 Estructura carena escarlate
- 37 Formador
- 38 Compartimiento de fuselaje central
- 39 Estructura armamento trasero
- 40 Compuertas abisagradas
- 41 Antena
- 42 Ametralladoras Browning  
7,62 mm



- |    |                             |    |                              |
|----|-----------------------------|----|------------------------------|
| 43 | Blindaje ametrallador       | 59 | Mármora contra blindado      |
| 44 | Sección desfilante cabina   | 60 | Vaga angustia refuerzo       |
| 45 | Trásera lateral             | 61 | Controlos vuelo emergencia   |
| 46 | Trásera lateral             | 62 | Calles mardo                 |
| 47 | Trásera trasera             | 63 | Manos hidráulicas            |
| 48 | Sección desfilante cabina   | 64 | Asidero estribo              |
| 49 | Trásera lateral             | 65 | Caja mascara oxígeno         |
| 50 | Tela mamparo                | 66 | Caja maspa                   |
| 51 | Botella oxígeno             | 67 | Alimento piloto atajases     |
| 52 | Caja mascara oxígeno        | 68 | Blindaje trasero             |
| 53 | Botella oxígeno repuesto    | 69 | Apoyacabeza atajapate        |
| 54 | Asidero estribo             | 70 | Sección delantera desfilante |
| 55 | Piso cabina                 | 71 | Bujilla                      |
| 56 | Controlos radio             | 72 | Pap picado perforado         |
| 57 | Posición al iter            | 73 | Mastil aeron                 |
| 58 | Alfuste ametrallador        | 74 | Compensador aeron            |
| 59 | Sección faja central cabina | 75 | Delante cabina               |



- |     |           |     |                                |     |   |     |                              |     |                             |     |                               |
|-----|-----------|-----|--------------------------------|-----|---|-----|------------------------------|-----|-----------------------------|-----|-------------------------------|
| 76  | Submarino | 89  | Amplificador 1 mm              | 105 | Rebates ametralladores                            | 118 | Herraje fijación atornillado | 127 | Revestimiento bordes atisue | 141 | Soporte subar                 |
| 77  | Alfiler   | 90  | Paneta mudo                    | 106 | Toma en carburador                                | 119 | Bancada                      | 128 | Estructura multiplaza       | 142 | Bomba 4.5 g                   |
| 78  | Alfiler   | 91  | Alfiler                        | 107 | Motor radar Wiggins 1820 k1                       | 120 | Armadura rueda atornillado   | 129 | Alfiler                     | 143 | Forro combustible             |
| 79  | Alfiler   | 92  | Alfiler                        | 108 | Cyclone   | 121 | Alfiler                      | 130 | Largueros                   | 144 | Alfiler                       |
| 80  | Alfiler   | 93  | Ejecutor canchuto vacio        | 109 | Helec 120v Hamilton                               | 122 | Pasadera encaixe             | 131 | Plat perforado pinto        | 145 | Rueda atornillado estribos    |
| 81  | Alfiler   | 94  | Alfiler                        | 110 | Standard Hydramatic                               | 123 | Alfiler                      | 132 | Alfiler                     | 146 | Alfiler                       |
| 82  | Alfiler   | 95  | Ejecutor canchuto vacio        | 111 | Cono helice                                       | 124 | Plat pinto                   | 133 | Estructura aleron estribos  | 147 | Bastapa atornillado principal |
| 83  | Alfiler   | 96  | Ejecutor canchuto vacio        | 112 | Rueda principal                                   | 125 | Alfiler                      | 134 | Alfiler                     | 148 | Alfiler                       |
| 84  | Alfiler   | 97  | Funditos bombas ametralladoras | 113 | Rueda principal                                   | 126 | Alfiler                      | 135 | Alfiler                     | 149 | Alfiler                       |
| 85  | Alfiler   | 98  | Banqueta motor                 | 114 | Toma para radar acetate                           | 127 | Alfiler                      | 136 | Alfiler                     | 150 | Alfiler                       |
| 86  | Alfiler   | 99  | Alfiler                        | 115 | Alfiler   | 128 | Alfiler                      | 137 | Alfiler                     |     |                               |
| 87  | Alfiler   | 100 | Ranura escapes                 | 116 | Bancada motor                                     | 129 | Alfiler                      | 138 | Alfiler                     |     |                               |
| 88  | Alfiler   | 101 | Alfiler                        | 117 | Horquilla desplazamiento bomba (posicion vueltos) | 130 | Alfiler                      | 139 | Alfiler                     |     |                               |
| 89  | Alfiler   | 102 | Alfiler                        | 118 | Alfiler   | 131 | Alfiler                      | 140 | Alfiler                     |     |                               |
| 90  | Alfiler   | 103 | Alfiler                        | 119 | Alfiler   | 132 | Alfiler                      | 141 | Alfiler                     |     |                               |
| 91  | Alfiler   | 104 | Alfiler                        | 120 | Alfiler   | 133 | Alfiler                      | 142 | Alfiler                     |     |                               |
| 92  | Alfiler   | 105 | Alfiler                        | 121 | Alfiler   | 134 | Alfiler                      | 143 | Alfiler                     |     |                               |
| 93  | Alfiler   | 106 | Alfiler                        | 122 | Alfiler   | 135 | Alfiler                      | 144 | Alfiler                     |     |                               |
| 94  | Alfiler   | 107 | Alfiler                        | 123 | Alfiler   | 136 | Alfiler                      | 145 | Alfiler                     |     |                               |
| 95  | Alfiler   | 108 | Alfiler                        | 124 | Alfiler   | 137 | Alfiler                      | 146 | Alfiler                     |     |                               |
| 96  | Alfiler   | 109 | Alfiler                        | 125 | Alfiler   | 138 | Alfiler                      | 147 | Alfiler                     |     |                               |
| 97  | Alfiler   | 110 | Alfiler                        | 126 | Alfiler   | 139 | Alfiler                      | 148 | Alfiler                     |     |                               |
| 98  | Alfiler   | 111 | Alfiler                        | 127 | Alfiler   | 140 | Alfiler                      | 149 | Alfiler                     |     |                               |
| 99  | Alfiler   | 112 | Alfiler                        | 128 | Alfiler   | 141 | Alfiler                      | 150 | Alfiler                     |     |                               |
| 100 | Alfiler   | 113 | Alfiler                        | 129 | Alfiler   |     |                              |     |                             |     |                               |



Douglas Dauntless

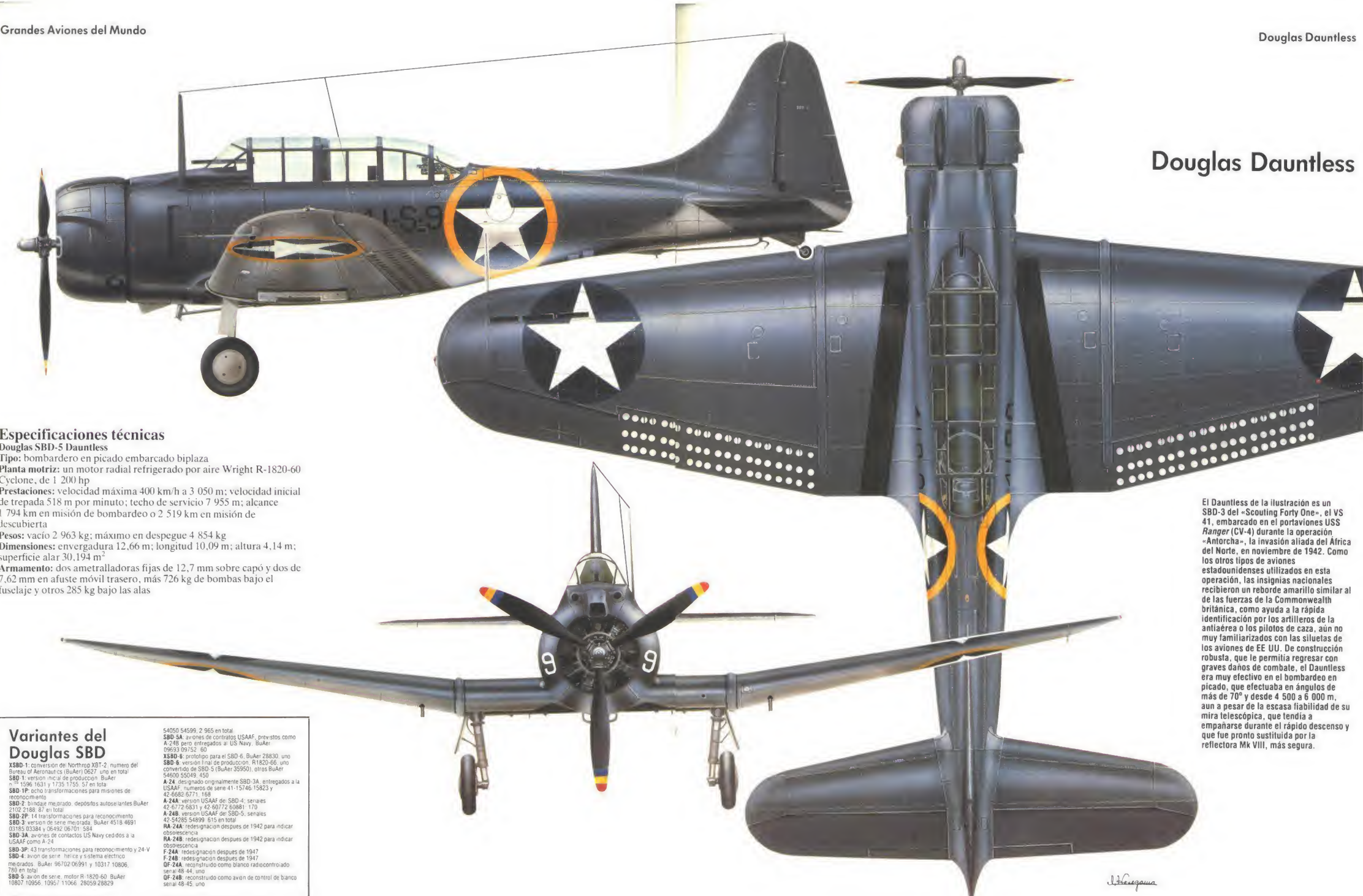
Especificaciones técnicas

**Douglas SBD-5 Dauntless**  
**Tipo:** bombardero en picado embarcado biplaza  
**Planta motriz:** un motor radial refrigerado por aire Wright R-1820-60 Cyclone, de 1 200 hp  
**Prestaciones:** velocidad máxima 400 km/h a 3 050 m; velocidad inicial de trepada 518 m por minuto; techo de servicio 7 955 m; alcance 1 794 km en misión de bombardeo o 2 519 km en misión de descubierta  
**Pesos:** vacío 2 963 kg; máximo en despegue 4 854 kg  
**Dimensiones:** envergadura 12,66 m; longitud 10,09 m; altura 4,14 m; superficie alar 30,194 m²  
**Armamento:** dos ametralladoras fijas de 12,7 mm sobre capó y dos de 7,62 mm en afuste móvil trasero, más 726 kg de bombas bajo el fuselaje y otros 285 kg bajo las alas

Variantes del Douglas SBD

**XSBD-1:** conversión del Northrop XB7-2, número del Bureau of Aeronautics (BuAer) 0627, uno en total  
**SBD-1:** versión inicial de producción, BuAer n.º 1596, 1631 y 1735, 1755, 57 en total  
**SBD-1P:** ocho transformaciones para misiones de reconocimiento  
**SBD-2:** blindaje mejorado, depósitos autoalimentados BuAer 2102, 2188, 87 en total  
**SBD-2P:** 14 transformaciones para reconocimiento  
**SBD-3:** versión de serie mejorada, BuAer 4518, 4691, 03183, 03384 y 06492, 06701, 584  
**SBD-3A:** aviones de contactos US Navy cedidos a la USAAF como A-24  
**SBD-3P:** 43 transformaciones para reconocimiento y 24-V  
**SBD-4:** avión de serie, helice y sistema eléctrico mejorados, BuAer 96702, 06991 y 10317, 10806, 780 en total  
**SBD-5:** avión de serie, motor R-1820-60, BuAer 10807, 10956, 10957, 11066, 28059, 28829

54050, 54599, 2 965 en total  
**SBD-5A:** aviones de contratos USAAF, previstos como A-248 pero entregados al US Navy, BuAer 09653, 09752, 60  
**XSBD-6:** prototipo para el SBD-6, BuAer 28830, uno  
**SBD-6:** versión final de producción, R1820-66, uno convertido de SBD-5 (BuAer 35950), otros BuAer 54600, 55049, 450  
**A-24:** designado originalmente SBD-3A, entregados a la USAAF, números de serie 41-15746-15823 y 42-6682, 6771, 168  
**A-24A:** versión USAAF de SBD-4; seriales 42-6772, 6831 y 42-6072, 60801, 170  
**A-24B:** versión USAAF de SBD-5; seriales 42-54285, 54899, 615 en total  
**RA-24A:** redesignación después de 1942 para indicar obsolescencia  
**RA-24B:** redesignación después de 1942 para indicar obsolescencia  
**F-24A:** redesignación después de 1947  
**F-24B:** redesignación después de 1947  
**QF-24A:** reconstruido como blanco radiocontrolado, serial 48-44, uno  
**QF-24B:** reconstruido como avión de control de blanco, serial 48-45, uno



El Dauntless de la ilustración es un SBD-3 del «Scouting Forty One», el VS 41, embarcado en el portaviones USS *Ranger* (CV-4) durante la operación «Antorcha», la invasión aliada del África del Norte, en noviembre de 1942. Como los otros tipos de aviones estadounidenses utilizados en esta operación, las insignias nacionales recibieron un reborde amarillo similar al de las fuerzas de la Commonwealth británica, como ayuda a la rápida identificación por los artilleros de la antiaérea o los pilotos de caza, aún no muy familiarizados con las siluetas de los aviones de EE UU. De construcción robusta, que le permitía regresar con graves daños de combate, el Dauntless era muy efectivo en el bombardeo en picado, que efectuaba en ángulos de más de 70° y desde 4 500 a 6 000 m, aun a pesar de la escasa fiabilidad de su mira telescópica, que tendía a empañarse durante el rápido descenso y que fue pronto sustituida por la reflectora Mk VIII, más segura.

W. H. S. G. G. G.